

2020年

**7**月 **20**日

# 新能源汽车·要闻 WEEKLY

□ 主编:别凡 □ 版式:侯进雪 □ 电话:010-65369469 □ 邮箱:biefan8582@163.com

<sub>•</sub>17

### "电氢并行",

## 新能源汽车催热综合能源补给站

■本报记者 卢奇秀

#### 核心阅读

加氢站和充电桩成为"新基建"重要组成部分,各省市密集出台政策支持发展。但目前充电桩还面临着产品同质化严重、进小区难等问题,加氢站也还无法摆脱成本过高、审批时间过长的束缚。在传统能源补充站的基础上增加加氢、充电功能,能较好地绕开上述难题,或成为新能源汽车基础设施建设的新趋势。



继上海发布《上海市推进新型基础设施建设行动方案(2020-2022年)》后,成都也于近日出台了《成都市新型基础设施建设专项规划》,以抢占相关领域制高占。

充电桩和加氢站作为"新基建"的重要组成部分以及新能源汽车发展的关键环节,各省市都在加紧布局。事实上,近两个月,已有包括山东、江苏、北京、上海、广州、重庆、福州等在内的省市密集出合了行动方案。不难发现,多地规划中既有充电桩建设任务,也有加氢站布局目标,他们正以"组合拳"方式推动新能源汽车产业发展。

从经济性、用户体验和 技术成熟度等方面来看,动 力电池和燃料电池两个方 向各有特点,呈现出融合发 展态势

上海是最早发布"新基建"行动方案的城市。在新能源汽车终端方面,上海提出积极推进电动汽车充电设施布局,3年内新建10万个电动汽车充电桩,建设45个左右出租车充电示范站;3年内建设20个左右加氢站,力争氢燃料电池汽车商业化应用率先落地。

成都今年同样对新能源汽车产业寄予厚望,明确为新能源汽车推广使用提供终端覆盖保障,提出 2022 年全市累

计推广新能源汽车 20 万辆, 计划 3 年 内新增 2.3 万个充电桩,建设 15 座以上 加氢站

北京日前发布的《北京市加快新型基础设施建设行动方案(2020—2022)》提出,到 2022 年新建不少于 5 万个充电桩,建设100 个左右换电站,打造国内领先的氢燃料电池汽车产业试点示范城市。

为推动新能源汽车基础设施的建设进程,目前多地也陆续出台了相应的补贴政策,比如,广州按充电设施额定输出功率给予一次性建设补贴。其中,直流充电桩、交直流一体化充电桩、无线充电设施不高于300元/千瓦;交流充电桩不高于60元/千瓦;换电设施不高于2000元/千瓦。

作为电动汽车推广应用的前提,充电桩建设正在全国范围内加速展开。与此同时,加氢站的布局也在"新基建"浪潮中多地开花。

在同济大学汽车学院新能源汽车产业 化研究中心副主任吴小员看来,当前我国 新能源汽车产业呈现出"电氢并行"之态。 "国家早已确定新能源汽车发展的技术路 线,即纯电驱动。具体有两个方向:动力电 池和燃料电池。从经济性、用户体验和技术 成熟度等方面来看,两个方向各有特点,呈 现出融合发展态势。"

业内普遍认为,"新基建"将给充电桩和加氢站产业带来新一轮发展机遇。"在2025年之前,我国各地氢燃料电池汽车推广数量将大于8万辆,各地加氢站建设规划将大于450座。"吴小员称。

"以 60KW 标准停车位服务能力为基础,快充建站成本约 40—50 万元,换电站成本约 180—200 万元,而加氢站建设成本则高达240—300 万元"

尽管政策利好,但目前新能源汽车基础设施的发展还存在一系列挑战。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟公布的数据显示,今年上半年,充电基础设施增量为10.3万台,同比下降47.1%。随着新冠肺炎疫情趋于稳定,公共类充电基础设施逐步恢复,但随车配建充电设施依然维持较低增速。此外,充电桩建设还面临着产品同质化严重、进小区难等问题。

加氢站方面,目前全国在运营的加氢站有59座,建设中的加氢站有53座,规划建设的加氢站近20座。基础设施建设相对缓慢,成为制约燃料电池汽车规模化发展的一大短板。

"以 60KW 标准停车位服务能力为基础,快充建站成本约 40—50 万元,换电站成本约 180—200 万元,而加氢站建设成本则高达 240—300 万元。"吴小员直言,加氢站建设成本高昂,成本构成中占比最大的部分是土地支出。据了解,压缩机、储氢瓶和加氢系统也是加氢站建设中成本较高的部分。目前国内缺乏成熟量产的加氢站设

备商,进口设备成本较高,间接推高了加氢站的建设成本。

"一把加氢枪就要 10 多万元。"吴小员 坦言,加氢站建设的关键设备,特别是压缩 机的国产化,在成本和性能上还有很长的 路要走。此外,加氢站的申报审批、验收环 节还缺乏相应的标准,造成审批的流程耗 时较长,"在运营服务方面,如果仅靠赚取 氢能差价,很难支撑其发展,需破解原来 '坐地等车来'的发展模式,积极拓展更多 的运营场景,挖掘'以站促车'效能。"

充电桩和加氢站不是一个简单的基础设施,而是与区域、城市"电氢并行"的新生态,是综合能源补给的新网络、新模式

"与国外加氢站以车企为建设主力不同,我国加氢站建设运营主体多元化、商业模式多样化。"吴小员称,2017年之前,我国加氢站建设主力是燃料电池系统企业和整车企业,并以企业单独建站为主;2017年至2018年初,能源企业、车辆运营企业开始参与布局,各主体积极探索新模式,成立合资企业以分摊投资压力,更好地发挥了各自优势;2018年之后,参与主体合资模式多样化发展趋势更加明显,能源企业的主导力渐强。

吴小员认为,油氢合建站的创新模式 值得推广。2019年7月,中国石化佛山樟坑 油氢合建站正式建成投用,是国内首次采取"利用现有加油站改造为油氢合建站"模式开发的加氢站,还配备建设了充电设施,成为全国首座集油、氢、电"三位一体"的能源供给站。

吴小员表示,从目前的探索和实践来看,在传统能源补充站的基础上增加加氢功能,能较好地绕过用地难、用地贵的关键 瓶颈

今年5月中石化广东石油分公司宣布,将联手广州市黄埔区、广州开发区,打造氢能汽车应用发展基础设施先行区域,在该区新建20座以上集加氢、加油、充电、非油、光伏发电等"五位一体"的综合能源销售站。上海自贸区临港新片区也于日前提出,到2022年建设7座现代化能源补给站,构建油气、油氢或油电合建示范项目。

在吴小员看来,充电桩和加氢站建设不是一个简单的基础设施,而是与区域、城市"电氢并行"的新生态,是综合能源补给的新网络、新模式。她建议,要进一步完善区域联动、行业协同的创新机制,为新能源汽车基础设施建设运营增效。



#### 6月新能源汽车产销量双双突破 10万辆——

### 新能源车市回暖趋势进一步增强

■本报记者 黄珮

近日,中国汽车工业协会(以下简称"中汽协")对外发布了6月我国汽车产销量数据。数据显示,6月,我国汽车产销量继续呈回暖态势,整体汽车市场表现已明显好于去年同期水平。其中,新能源汽车产销量不仅环比实现了连续4个月的增长,甚至还出现了"产销量双双突破单月10万辆"的最佳半年度成绩,市场预期有所改善。

"目前,新能源汽车整体产销同比仍为负增长,并且纯电动汽车的降幅依然高于行业。但考虑到去年上半年补贴没有退坡前市场表现要明显好于去年下半年,以目前近4个月新能源汽车的增长态势来看,预计今年下半年新能源汽车的产销成绩有望超过去年同期。"业内人士分析指出。

#### 6月产销量双双"10万+"

6月的新能源车市,随着市场环境的进一步改善,产销量也缓慢回升。中汽协数据显示,今年6月,我国新能源汽车产销量双双"10万+",分别完成10.2万辆和10.4万辆,为今年上半年最高。虽然同比分别下降了25.0%和33.1%,但延续了上一个月的环比增长趋势,分别增长了21.3%和26.8%。

其中,6 月纯电动汽车产销量分别为7.9 万辆和8.2 万辆,同比分别下降31.9%和37.6%;插电式混合动力汽车产销量分别为2.3 万辆和2.1 万辆,产量同

比增长 17.0%,销量同比下降 6.0%;燃料 电池汽车产销量均为 81 辆,同比分别下 降 83.9%和 83.3%。

对此,中汽协相关负责人分析,6月份纯电动汽车产销量虽然和去年同期相比还有一定差距,但环比增速较快;而插电式混合动力汽车产量已经超过去年同期,销量虽然没达到去年同期水平,但差距已经不大。

全国乘用车联席会(下称"乘联会")的数据则显示,虽然目前新能源汽车整体盘面仍不算乐观,但在全行业逐渐进入恢复期的大背景下,新能源汽车市场回暖趋势明显。其中,6月份新能源乘用车批发8.7万台,虽同比下降35%,但环比增长22%;零售量则达到8.4万台,环比增长26%。

"从环比角度看,6月份全国新能源乘用车市场总体呈现较强的回暖趋势。 且由于7月份相对于6月份的市场变化 并不大,没有出现去年同期剧烈的补贴 调整等因素干扰,因此今年下半年新能 源汽车市场或迎来高增长的良好局面, 上下半年的增速巨变分化将极其突出。" 乘联会秘书长崔东树表示。

#### 多方势力同台竞争

记者注意到,在新能源车市缓慢回 暖的过程中,我国新能源汽车市场结构 也悄然发生改变——此前以国内自主品 牌为主导的局面正在消失,取而代之的 是多方势力同台竞争。其中,后续发力的"黑马"造车新势力和外资品牌特斯拉等,近期的成绩更是格外亮眼。

据最新公布的数据,本土造车新势力佼佼者蔚来的6月销量达到3740辆,同比大增179%;威马销量为2028辆,环比上涨35%,实现了连续4个月的增长。作为外资品牌的特斯拉也不甘示弱,在5月成为中国新能源汽车市场霸主后,6月继续高歌猛进,在纯电动市场销量份额达到23%。

而与之相对的则是国内自主品牌的市场份额不断下滑。据各大车企对外公布的6月销量数据,比亚迪的新能源汽车板块已连续12个月下滑,其中,今年1-6月销量为60677辆,同比下降58.34%;北汽新能源的月销量也从2019年6月的26072辆下降至今年6月的3008辆,同比暴跌88%。

"目前中国新能源车市的参与势力 多元,除了合资品牌与自主品牌等传统 竞争者,近年加入的造车新势力也表 现突出,而外资品牌表现也相对较 强。"崔东树坦言,未来随着世界新能 源汽车浪潮的发展,国际新能源车企 势必会进一步重视我国新能源汽车市 场,未来两年中国新能源乘用车的发 展形势也将越来越好。

#### 下半年需求有望进一步回升

展望今年下半年,乘联会认为,造成

上半年产销量下滑的因素在下半年都会改善或消除,包括国际油价暴跌、疫情致网约车出行需求减退等,而各地紧急出台的"救市政策",也将促进汽车购买量的增加。

比如三部委即将开展的新能源汽车下乡活动。据悉,8月下旬至9月下旬,海南、云南、四川、山西等4省的地方人民政府将发布本地区支持新能源汽车下乡有关政策,参与活动的10家汽车企业将配合政策推出多款车型和优惠措施。

"新能源汽车下乡政策的实施,利好我国新能源汽车制造商、汽车零部件制造商和汽车经销商,同时也将刺激新能源汽车需求,进而支撑整个汽车行业销量的增长。"上述业内人士认为,政策发力,叠加近期各车企积极提升自身实力、加大研发投入等因素,新能源车市下半年大概率会恢复正增长。

然而,不可否认的是,影响车市恢复的不确定性因素仍然存在。"国际疫情的不确定性,导致海外市场需求难以恢复,出口依赖型企业仍没有摆脱困境,这将影响一部分消费需求;同时,在各地促进消费政策陆续到期后,市场需求可能会有所下降。因此,行业、企业还应重点关注国内市场变化,及时调整生产、销售节奏。"中汽协相关负责人认为,下半年国内新能源汽车产销量同比下滑10%-20%,年终数据在100万辆左右。



#### 关联阅读

#### 三部门开展 新能源汽车下乡活动

本报讯 为促进农村地区新能源汽车推广应用,引导农村居民出行方式升级,助力美丽乡村建设和乡村振兴战略,7月15日,工信部办公厅、农业农村部办公厅、商务部办公厅联合印发了《关于开展新能源汽车下乡活动的通知》。

据悉,本次新能源汽车下乡活动将安排1场启动活动(山东省青岛市,时间拟于7月下旬)、4场专场活动(分别位于海南省海口市、云南省昆明市、四川省成都市、山西省太原市,时间从8月下旬至9月下旬)以及系列企业活动。

此外,活动期间地方人民政府将发布本地区支持新能源汽车下乡等有关政策,参与的 10 家汽车企业将发布活动车型和优惠措施。本次新能源汽车下乡活动的时间为 2020 年 7 月-2020 年 12 月。

据了解,参与活动汽车企业及车型为北京新能源汽车股份有限公司(北汽新能源 EC3)、长城汽车股份有限公司(长城欧拉 R1 和欧拉 IQ)、上汽通用五菱汽车股份有限公司(宝骏 E100、E200和宏光迷你 EV)、重庆长安新能源汽车有限公司(长安奔奔 E-star)、奇瑞新能源汽车技术有限公司(奇瑞 EQ1)、安徽江淮汽车集团股份有限公司(江亚迪元、E1、E2、E3)、东风汽车集团有限公司(新能源 EX1)、一汽奔腾轿车有限公司(奔腾 E01)、浙江合众新能源汽车有限公司(哪吒 N01)。